m2
SUPLEMENTO DE VIVIENDA DE PAGINA/12
AÑO 4. N°164
SABADO 23 DE MARZO DE 2002

Pablo Piovano



puerto madero

el gigante en la crisis



DIEGO GIUDICE

HACE POCO MAS DE UN SIGLO, EL PUERTO CAMBIO UNA COSTA DE LAVANDERAS POR UNA DE BUQUES Y TRENES: LA ECONOMIA CERCA DEL PODER POLITICO DE PLAZA DE MAYO. EL SEGUNDO CAMBIO DE PUERTO MADERO DURO MENOS: EN UNA D

Visiones sobre el río

POR JUAN MOLINA Y VEDIA

Notas rápidas, oración inspirada en una recorrida por el antiguo puerto, impresiones que pondría entre paréntesis, para pensarlas, sopesarlas con más tiempo. Siempre me pareció errado pensar sólo en Puerto Madero y en el maravilloso juego de las inversiones que reactivarían nuestra economía. Y que la han exterminado, con su carga humana incluida. Algo profundamente falso anidaba en los discursos pragmáticos, en las iluminadas miradas de avezados especialistas globalizados. A espaldas de un ignoto pescador ensimismado ocurren todas estas inextrincables cosas. El seguirá pescando, si puede. Creo que tenemos que hacer algo, pre-ocuparnos.

Falso Sydney anuncia un extremo. La noche y el ruido ahora ausentes. La copia auténtica de Calatrava. Tablas, madera, suave pendiente, acrobática suspensión desde un solo borde. Circo, imagen de aquellas equilibristas admirables, que sacaban un brazo y se sostenían con el otro ya solo. Puente para pasar de orillas. Otros, giratorios, enormes, desarmados, ampliarán el paso desde tierra firme a la costanera Sur.

Lo nuestro, hecho aquí, y muy bien. Piezas de Costanera Sur, por el equipo Joselevich, Novoa, Garay, Magariños, Vila, Sebastián, Cajide yalguno más que puede escapárseme. Espacio público, de acceso libre, tratado con calidad e inteligencia. El sector de parque con terrazas elevadas y muros de gaviones de piedra, escalinatas amplias, ya insinúa un rico porvenir al sitio. Un buen resultado de concurso de hace unos años, en el que me tocó participar como jurado. La serie de canchas de fútbol alineadas hacia el norte, los mínimos carritos con sus pirámides de chorizos, el ancho veredón y el abrazo enigmático de la reserva ecológica, selva marginal traída por el Paraná.

El sueño de grandezas de restaurantes multinacionales, vaciados de sus tramposos "príncipes de las finanzas", se desarma y sus menús dejan los marcos de bronce y se prenden en papeles clamando por clientes a 8.90 el almuerzo, ¡qué otra cosa les queda! Pontificia Universidad etc., Rodizio, y otras celebridades conviven en este derrumbe. Hilton, imponente, poderoso, las torres "deme dos" y conjuntos de vivienda que están cerca de anunciados lofts de Stark, de Calatravas y falsos Utzon, pero que pertenecen a las peores arquitecturas comerciales de hace varias décadas. Prolijos desarrollos en High Tec, oficinas que expelen elegantes jóvenes acariciando sus celulares, contenedores prolijos detrás de espejos. Viejas grúas enormes vigilan los rectángulos perfectos del viejo Puerto Madero. Buenos lugares ganados para eventuales caminantes. Exitos que se mezclan con horrores. La imagen general es un pisémonos unos a otros: los más fuertes sobrevivirán. Cambalache discepoliano, con Biblia y calefón incluidos.

Volviendo, la escaleras ominosas de Comodoro Py, varios kilómetros de containers en cuatro pisos con su océano cruzado quién sabe con qué maravillas dentro, orillas del Aeroparque mejoradas respecto a hace veinte años, lentamente recuperadas, módicamente alentadoras, seguramente conseguidas con mucho esfuerzo por colegas que merecen el elogio.

Puerto

Fue eje y símbolo de la Ar

del poder político. Un siglo

despegue, un puerto de to

La crisis dejó en el aire es

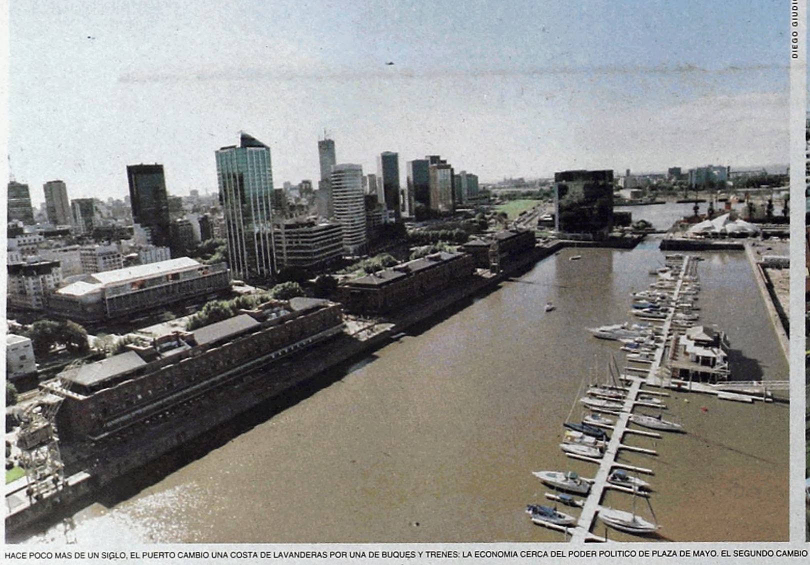
POR PEDRO C. SONDERÉGUER *

A fines del siglo XIX, en los inicios del país moderno, la elección del lugar de construcción del puerto fue un acto cargado de sentido, destinado a resignificar profundamente el área central de Buenos Aires. El puerto en el sur –el proyecto Huergo– no era sólo la carta de un sector de la burguesía porteña: era también una opción por un modelo de ciudad. Al elegir el proyecto Madero no se eligió solamente una cierta tipología portuaria y una muy específica alianza social y financiera: se eligió también un modelo espacial que, preservando los usos urbanos del frente fluvial –la vieja Costanera Sur–, situaba los símbolos del poder económico junto a los centros del poder político. Los docks irían junto a la Casa Rosada, que a su vez ocupaba el lugar del antiguo fuerte y sustituía al Cabildo.

Frente a la misma Plaza de Mayo, la república naciente instalaba los galpones y los silos, los ferrocarriles y los buques, marcando un eje que desde el puerto conducía hasta el Congreso. Este ejercicio espacial expresaba la nueva integración del poder y al mismo tiempo una nueva visión ampliada del significado de la ciudad en el territorio. El área federal se ampliaba más allá del antiguo recinto colonial, incorporaba los pueblos de Flores y Belgrano, y la mirada se extendía hacia el conjunto de las provincias. El ámbito de la Plaza de Mayo articulaba ahora las bases del país nuevo. La tarea había comenzado con la demolición de la Recova Vieja y, en ese escenario cargado de futuro, el puerto del sur pertenecía definitivamente al pasado.

Sabiéndolo o no, todos los argentinos asimilamos desde entonces esa imagen. La costa dejó de ser el espacio más o menos indefinido de las lavanderas y los contrabandistas para ser la cabeza del formidable aparato agro-industrial de la Argentina moderna. Durante décadas, desde las azoteas de las casas porteñas, fue posible ver la larga fila de buques esperando el momento de la entrada al puerto. El sueño fue realidad durante un siglo.

Con el proyecto de urbanización de Puerto Madero iniciado un siglo más tarde, durante la década neoliberal de fines del siglo XX, Buenos Aires cambió otra vez. Cargada de un sentido que el país tardó en interpretar, la decadencia de los viejos diques preparó el cambio de los años '90. Así, rechazando una inercia urbana de estéril nostalgia incapaz de traducirse en acción, un ai re de cambios llegó al viejo puerto para transformar sus desocupados espacios industriales, interviniendo firmemente en el espacio simbólico del país agrario. Los terrenos por



DIEGO GIUDICE



ARNALDO PAMPILLON



FABIAN GREDILLAS





ANA D'ANGELO



GONZALO MARTINEZ



DANIEL JAYO

HACE POCO MAS DE UN SIGLO, EL PUERTO CAMBIO UNA COSTA DE LAVANDERAS POR UNA DE BUQUES Y TRENES: LA ECONOMIA CERCA DEL PODER POLITICO DE PLAZA DE MAYO. EL SEGUNDO CAMBIO DE PUERTO MADERO DURO MENOS: EN UNA DECADA, PASO DE MODA A UNA ZONA DE LUJO DE DIFICIL PRONOSTICO EN UN PAIS EN CRISIS.

Visiones sobre el río

POR JUAN MOLINA Y VEDIA

Notas rápidas, oración inspirada en una recorrida por el antiguo puerto, impresiones que pondría entre paréntesis, para pensarlas, sopesarlas con más tiempo. Siempre me pareció errado pensar sólo en Puerto Madero y en el maravilloso juego de las inversiones que reactivarían nuestra economía. Y que la han exterminado, con su carga humana incluida. Algo profundamente falso anidaba en los discursos pragmáticos, en las iluminadas miradas de avezados especialistas globalizados. A espaldas de un ignoto pescador ensimismado ocurren todas estas inextrincables cosas. El seguirá pescando, si puede. Creo que tenemos que hacer algo, pre-ocuparnos.

Falso Sydney anuncia un extremo. La noche y el ruido ahora ausentes. La copia auténtica de Calatrava. Tablas, madera, suave pendiente, acrobática suspensión desde un solo borde. Circo, imagen de aquellas equilibristas admirables, que sacaban un brazo y se sostenían con el otro ya solo. Puente para pasar de orillas. Otros, giratorios, enormes, desarmados, ampliarán el paso desde tierra firme a la costanera Sur.

Lo nuestro, hecho aquí, y muy bien. Piezas de Costanera Sur, por el equipo Joselevich, Novoa, Garay, Magariños, Vila, Sebastián, Cajide yalguno más que puede escapárseme. Espacio público, de acceso libre, tratado con calidad e inteligencia. El sector de parque con terrazas elevadas y muros de gaviones de piedra, escalinatas amplias, ya insinúa un rico porvenir al sitio. Un buen resultado de concurso de hace unos años, en el que me tocó participar como jurado. La serie de canchas de fútbol alineadas hacia el norte, los mínimos carritos con sus pirámides de chorizos, el ancho veredón y el abrazo enigmático de la reserva ecológica, selva marginal traída por el Paraná.

El sueño de grandezas de restaurantes multinacionales, vaciados de sus tramposos "príncipes de las finanzas", se desarma y sus menús dejan los marcos de bronce y se prenden en papeles clamando por clientes a 8.90 el almuerzo, ¡qué otra cosa les queda! Pontificia Universidad etc., Rodizio, y otras celebridades conviven en este derrumbe. Hilton, imponente, poderoso, las torres "deme dos" y conjuntos de vivienda que están cerca de anunciados lofts de Stark, de Calatravas y falsos Utzon, pero que pertenecen a las peores arquitecturas comerciales de hace varias décadas. Prolijos desarrollos en High Tec, oficinas que expelen elegantes jóvenes acariciando sus celulares, contenedores prolijos detrás de espejos. Viejas grúas enormes vigilan los rectángulos perfectos del viejo Puerto Madero. Buenos lugares ganados para eventuales caminantes. Exitos que se mezclan con horrores. La imagen general es un pisémonos unos a otros: los más fuertes sobrevivirán. Cambalache discepoliano, con Biblia y calefón incluidos.

Volviendo, la escaleras ominosas de Comodoro Py, varios kilómetros de containers en cuatro pisos con su océano cruzado quién sabe con qué maravillas dentro, orillas del Aeroparque mejoradas respecto a hace veinte años, lentamente recuperadas, módicamente alentadoras, seguramente conseguidas con mucho esfuerzo por colegas que merecen el elogio.

Puerto Madero

POR PEDRO C. SONDERÉGUER *

Fue eje y símbolo de la Argentina dorada, el puerto exportador pegado al centro del poder político. Un siglo después, se transformó en vidriera de otro supuesto despegue, un puerto de torres de lujo, oficinas y demasiados restaurantes. La crisis dejó en el aire ese modelo de urbanización. Su historia y sus problemas.

A fines del siglo XIX, en los inicios del país moderno, la elección del lugar de construcción del puerto fue un acto cargado de sentido, destinado a resignificar profundamente el área central de Buenos Aires. El puerto en el sur –el proyecto Huergo– no era sólo la carta de un sector de la burguesía porteña: era también una opción por un modelo de ciudad. Al elegir el proyecto Madero no se eligió solamente una cierta tipología portuaria y una muy específica alianza social y financiera: se eligió también un modelo espacial que, preservando los usos urbanos del frente fluvial –la vieja Costanera Sur–, situaba los símbolos del poder económico junto a los centros del poder político. Los docks irían junto a la Casa Rosada, que a su vez ocupaba el lugar del antiguo fuerte y sustituía al Cabildo.

Frente a la misma Plaza de Mayo, la república naciente instalaba los galpones y los silos, los ferrocarriles y los buques, marcando un eje que desde el puerto conducía hasta el Congreso. Este ejercicio espacial expresaba la nueva integración del poder y al mismo tiempo una nueva visión ampliada del significado de la ciudad en el territorio. El área federal se ampliaba más allá del antiguo recinto colonial, incorporaba los pueblos de Flores y Belgrano, y la mirada se extendía hacia el conjunto de las provincias. El ámbito de la Plaza de Mayo articulaba ahora las bases del país nuevo. La tarea había comenzado con la demolición de la Recova Vieja y, en ese escenario cargado de futuro, el puerto del sur pertenecía definitivamente al pasado.

Sabiéndolo o no, todos los argentinos asimilamos desde entonces esa imagen. La costa dejó de ser el espacio más o menos indefinido de las lavanderas y los contrabandistas para ser la cabeza del formidable aparato agro-industrial de la Argentina moderna. Durante décadas, desde las azoteas de las casas porteñas, fue posible ver la larga fila de buques esperando el momento de la entrada al puerto. El sueño fue realidad durante un siglo.

Con el proyecto de urbanización de Puerto Madero iniciado un siglo más tarde, durante la década neoliberal de fines del siglo XX, Buenos Aires cambió otra vez. Cargada de un sentido que el país tardó en interpretar, la decadencia de los viejos diques preparó el cambio de los años '90. Así, rechazando una inercia urbana de estéril nostalgia incapaz de traducirse en acción, un aire de cambios llegó al viejo puerto para transformar sus desocupados espacios industriales, interviniendo firmemente en el espacio simbólico del país agrario. Los terrenos portuarios fueron reconvertidos en áreas de servicios: hoteles por galpones, restaurantes por silos.

Habría que preguntarse por qué esa liquidación del espacio productivo del país agrario fue festejada como un éxito, por qué razones esa transformación de un espacio de producción y trabajo en un espacio de servicios de lujo fue recibida con aplausos, en el mismo momento en el que la expansión del comercio exterior multiplicaba el movimiento de contenedores y requería un replanteo a fondo de todos los espacios portuarios: durante los años '90, el puerto de Buenos Aires pasó de mover menos de 300.000 contenedores al año a mover cerca de 1.200.000. Por otro lado, ¿qué sentido darle hoy a un proyecto que, sin duda, es en varios terrenos un logro? ¿Cómo interpretar hoy la visión que identificó el abandono del viejo puerto con una necesidad de renovación de la ciudad?

Las características de los nuevos escenarios económicos globales de los años ochenta pusieron a las ciudades frente a una impostergable necesidad de renovación y reestructuración de sus espacios para conservar y ganar competitividad y eficiencia en una economía de flujos globales de mercancías, capitales y personas con nuevos retos y nuevas exigencias. Si es cierto que las fuerzas económicas y sociales moldean el espacio en el que se desarrollan las actividades humanas, una adecuación de la ciudad del 900 a las nuevas condiciones económicas era no sólo inevitable sino deseable. Sin embargo, hoy vemos cómo, pasada la euforia de los años '90, las actividades terciarias de Puerto Madero aguantan como pueden una crisis que no están en condiciones de contener ni revertir. La oportunidad de una ubicación estratégica, a metros de los centros del poder político y financiero, se ha dispersado en una suma de espacios para el ocio. El conglomerado de restaurantes, cines, hoteles, clubes y viviendas de lujo que definen el perfil del emprendimiento mucho más que las universidades privadas situadas en sus bordes, está tan lejos del antiguo puerto como del Centro de Negocios que alguna vez imaginó la vanguardia arquitectónica local en los años '30, a la sombra de las propuestas de Le Corbusier.

En esta situación, ¿qué futuro puede esperarse para Puerto Madero?

* *Arquitecto, director de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

El puerto en cifras

Son 170 hectáreas urbanizadas (40 de espejos de agua, 30 de áreas verdes), más unas 80 Has. de la desembocadura del Riachuelo definitivamente desafectadas de usos portuarios. En total, todavía queda un mínimo de 250.000 metros cuadrados construibles.

A la vez, hay necesidades de expansión de la actividad portuaria de unas 200 hectáreas, parcialmente cubiertas desde hace unos años por el Puerto Privado de Exolgán, en Avellaneda.

Existe sobreoferta de locales comerciales y torres de vivienda de las más altas y caras del país, como la Torre El Faro, con departamentos de aproximadamente 3000 dólares el metro cuadrado (antes de la crisis actual), siguiendo una práctica local que destina las torres a vivienda de lujo y no a oficinas.

Escasa proporción de espacios verdes, sobre todo a partir de la decisión de urbanizar Puerto Madero Este: un 30 por ciento del total, cuando la media aceptada en estos proyectos es de alrededor del 60 por ciento.



...CADA, PASO DE MODA A UNA ZONA DE LUJO DE DIFICIL PRONOSTICO EN UN PAIS EN CRISIS.

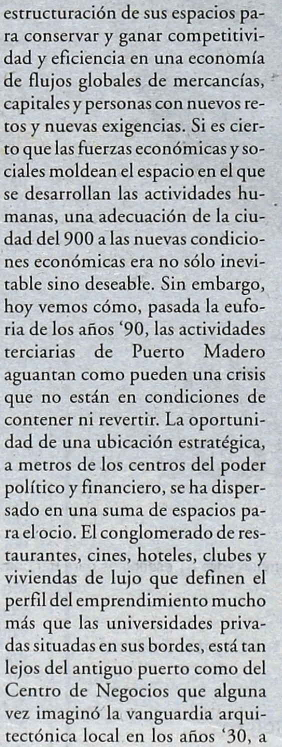
...o Madero

...gentina dorada, el puerto exportador pegado al centro ...después, se transformó en vidriera de otro supuesto ...res de lujo, oficinas y demasiados restaurantes. ... modelo de urbanización. Su historia y sus problemas.

...tuarios fueron reconvertidos en áreas de servicios: hoteles por galpones, restaurantes por silos.

Habría que preguntarse por qué esa liquidación del espacio productivo del país agrario fue festejada como un éxito, por qué razones esa transformación de un espacio de producción y trabajo en un espacio de servicios de lujo fue recibida con aplausos, en el mismo momento en el que la expansión del comercio exterior multiplicaba el movimiento de contenedores y requería un replanteo a fondo de todos los espacios portuarios: durante los años '90, el puerto de Buenos Aires pasó de mover menos de 300.000 contenedores al año a mover cerca de 1.200.000. Por otro lado, ¿qué sentido darle hoy a un proyecto que, sin duda, es en varios terrenos un logro? ¿Cómo interpretar hoy la visión que identificó el abandono del viejo puerto con una necesidad de renovación de la ciudad?

Las características de los nuevos escenarios económicos globales de los años ochenta pusieron a las ciudades frente a una impostergable necesidad de renovación y re-


estructuración de sus espacios para conservar y ganar competitividad y eficiencia en una economía de flujos globales de mercancías, capitales y personas con nuevos retos y nuevas exigencias. Si es cierto que las fuerzas económicas y sociales moldean el espacio en el que se desarrollan las actividades humanas, una adecuación de la ciudad del 900 a las nuevas condiciones económicas era no sólo inevitable sino deseable. Sin embargo, hoy vemos cómo, pasada la euforia de los años '90, las actividades terciarias de Puerto Madero aguantan como pueden una crisis que no están en condiciones de contener ni revertir. La oportunidad de una ubicación estratégica, a metros de los centros del poder político y financiero, se ha dispersado en una suma de espacios para el ocio. El conglomerado de restaurantes, cines, hoteles, clubes y viviendas de lujo que definen el perfil del emprendimiento mucho más que las universidades privadas situadas en sus bordes, está tan lejos del antiguo puerto como del Centro de Negocios que alguna vez imaginó la vanguardia arquitectónica local en los años '30, a la sombra de las propuestas de Le Corbusier.

En esta situación, ¿qué futuro puede esperarse para Puerto Madero?

** Arquitecto, director de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*

El puerto en cifras

Son 170 hectáreas urbanizadas (40 de espejos de agua, 30 de áreas verdes), más unas 80 Has. de la desembocadura del Riachuelo definitivamente desafectadas de usos portuarios. En total, todavía queda un mínimo de 250.000 metros cuadrados construibles.

A la vez, hay necesidades de expansión de la actividad portuaria de unas 200 hectáreas, parcialmente cubiertas desde hace unos años por el Puerto Privado de Exolgán, en Avellaneda.

Existe sobreoferta de locales comerciales y torres de vivienda de las más altas y caras del país, como la Torre El Faro, con departamentos de aproximadamente 3000 dólares el metro cuadrado (antes de la crisis actual), siguiendo una práctica local que destina las torres a vivienda de lujo y no a oficinas.

Escasa proporción de espacios verdes, sobre todo a partir de la decisión de urbanizar Puerto Madero Este: un 30 por ciento del total, cuando la media aceptada en estos proyectos es de alrededor del 60 por ciento.

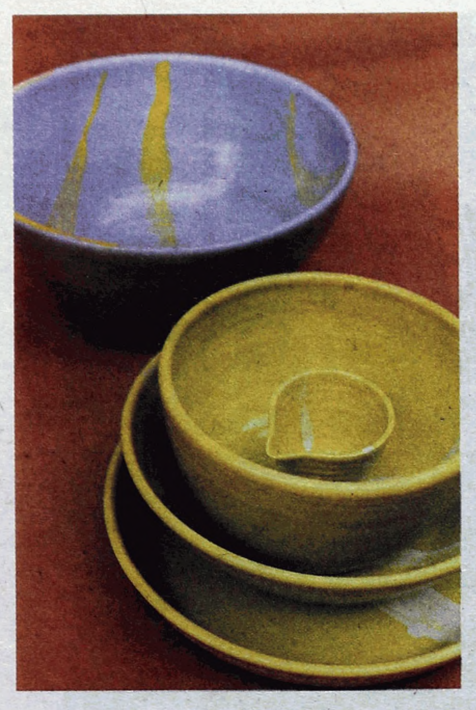
FABIAN GREDILLAS

ANA D'ANGELO

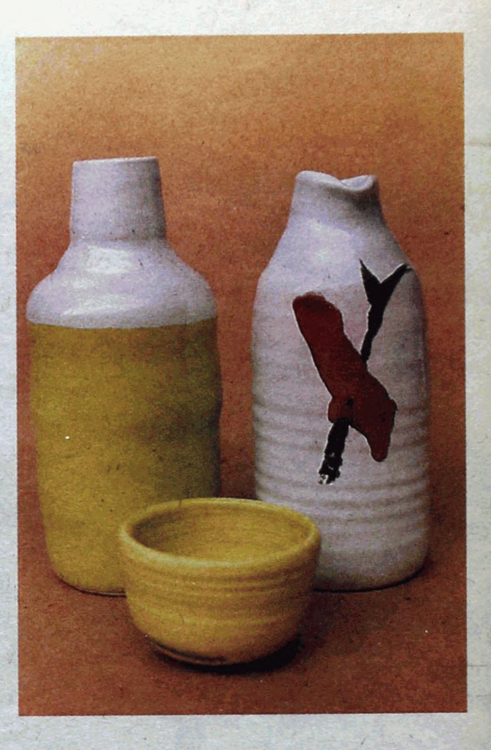
GONZALO MARTINEZ

DANIEL JAYO

Paseo Peatonal









CON NOMBRE PROPIO

Alfarerías

Jorge Nabel, contador, descubrió el arte de la arcilla y el color por casualidad. De su fascinación le nació una nueva vida.

POR LUJAN CAMBARIERE

Contador por profesión, artista y alfarero por vocación, pasión y convicción, Jorge Nabel sostiene que su encuentro con la arcilla fue mágico. "Estaba en San Telmo con un amigo que había venido de viaje y en un volante invitaban a una demostración de alfarería. Ahí, sentada frente al torno, estaba quien después sería mi maestra, Mabel Santos (hoy fallecida). Desde el instante mismo que la vi trabajar, supe que no me quería mover de ahí. La fascinación de ver aparecer de un bloque de arcilla macizo una forma delante de tus ojos con esa velocidad es algo increíble. Como los buenos alfareros, tenía una técnica tan depurada que hacía que todo pareciera fácil y fluido. El trabajo me pareció único."

La fascinación de Nabel se transformó en oficio seguro. Hubo taller y un sinnúmero de piezas que lo llevaron a su amplia producción actual. Todo tipo de vajilla –platos, tazas, fuentes, jarras, teteras–, una línea de baño –algodoneras, portacepillos, jaboneras– y hasta encargos especiales como juegos de sushi, ensaladeras, cuencos y bandejas. Utilitarios en los que se destaca la impronta única que le da su increíble manejo del color y diseño.

Noble tramposa

"La arcilla parece tan fácil, pero no se entrega así nomás. Sobre todo en el torno, donde uno presupone que la va a domar, que se le va a imponer, pero donde ella siempre termina imponiendo su carácter." Para lograr sus piezas, Nabel conoce las condiciones y pasos que hay que seguir, el trabajo diario metódico. Del taller húmedo donde maneja la pasta en el torno y va jugando con las formas, deriva a la parte seca del trabajo. Una vez que la arcilla pasa por el horno y se transforma en cerámica, la pinta. Ahí, sin duda, se destaca su veta más distintiva, un manejo de color sin clichés, prejuicios o cánones. "En principio porque no le tengo miedo al color y voy experimentando. Al no ser ceramista de formación, me animo a las trasgresiones", se explica. Y después está la propia magia del esmalte cuando pasa por el fuego, algo que siempre sorprende y donde surgen sus deliciosos verdes manzana, lilas y lavandas.

La vida es bella

¿Por qué incorporar su vajilla? "Mi desvelo, cuando empecé, era cómo incluir la belleza en la vida cotidiana. A eso es a lo que apunto hoy con mi trabajo. Que una taza no sea una taza sino 'esa taza'. Valorar el uso de ese objeto frente a otro y poder incorporarlo como algo que te agrada al ojo y da placer." ¿Y el riesgo de que pierda su carácter utilitario y se conviertan en objeto decorativo? "Eso ya no depende de mí."

Taller de producción:
4581-0624.
E-mail: alfareriaurbana@sion.com.